

ONTWIKKELINGSPLAN NSD-Abtswoudseweg



INHOUDSOPGAVE

1.	Inleiding en voorgeschiedenis	
1.1	Aanleiding ontwikkelingsplan	3
1.2	Plangebied	4
1.3	Huidig planologisch kader	4
2.	Historische beschrijving	5
3.	Ruimtelijke beschrijving	
3.1	Morfologie	7
3.2	Verkeer	8
3.3	Openbare ruimte	8
4.	Toekomstige ontwikkeling	
4.1	Bouwvolume en rooilijnen	9
4.2	Bestemming	11
4.3	Milieu	11
4.4	Verkeer	12
4.5	Openbare ruimte	13
4.6	Bouwen	13
5.	Financiële uitvoerbaarheid	14
6.	Samenvatting mogelijke ontwikkelingen	15
7.	Planning en procedure	16

1. Inleiding en voorgeschiedenis

1.1 Aanleiding ontwikkelingsplan

Aan de Abtswoudseweg nummer 10 is lange tijd het bedrijf van de Nederlandse Speciaal Drukkerij NSD gevestigd geweest. Het bedrijf heeft onlangs de werkzaamheden in Delft beëindigd. Het terrein is aangekocht door de HBG-Vastgoed om het te ontwikkelen als woongebied.

Reeds 20 jaar is de gemeente bezig om samen met private partijen het gebied rond Hooikade-Zuideinde, waar o.a. de fabrieken van Braat en Asepta waren gevestigd, te ontwikkelen tot woongebied.

Een eerste stap in deze richting was het plan van Roelff Steenhuis i.s.m. HBG-Mabon dat uiteindelijk in iets gewijzigde vorm is gebouwd.

Ongeveer tegelijkertijd heeft de gemeente zich hard gemaakt voor een grote binnenstedelijke bouwlocatie rond het centraal station met in totaal ruim 1600 woningen. Voorwaarde voor die totale ontwikkeling is de vertunneling van het spoor tot en met de Abtswoudseweg.

Begin 90-er jaren is een start gemaakt met de woningbouw op de Asepta en Braat-terreinen. Hierboven is al vermeld dat helaas toen ontwikkeling van het NSD-terrein, dat prachtig in tijd en ruimte aan zou kunnen sluiten, is gestagneerd. Daarom kon het niet gedetailleerd worden opgenomen in het recent opgestelde bestemmingsplan Hooikade-Zuideinde 2000. Dat bestemmingsplan is op 29 maart 2001 door de Raad vastgesteld.

Ontwikkeling van de spoorzone komt nu steeds dichterbij, maar zal op een iets later termijn worden uitgevoerd. Zo ook het bestemmingsplan voor de spoorzone.

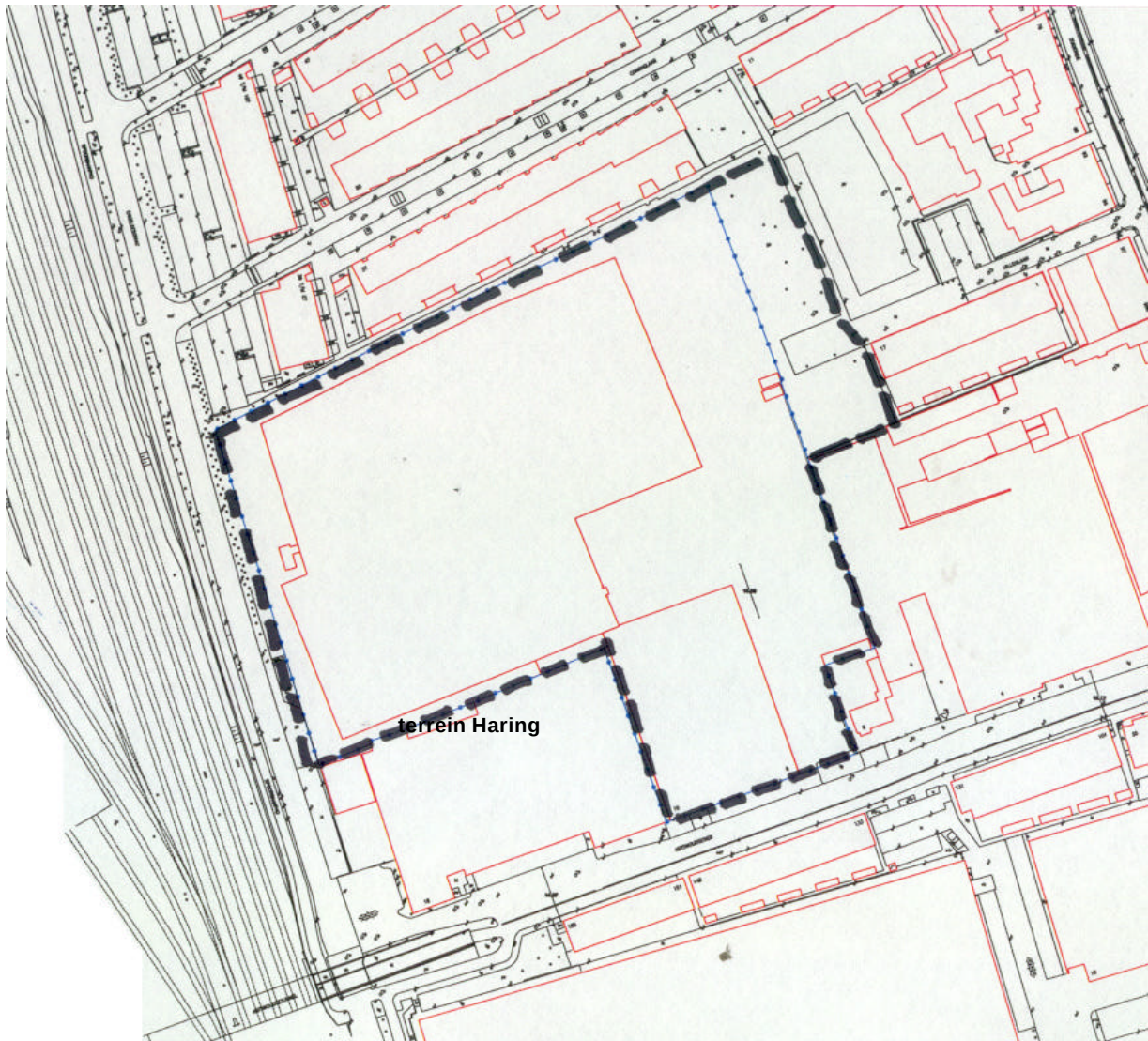
Het NSD-terrein is in 2001 aangekocht door de HBG. Het bedrijf is inmiddels verhuisd. Zowel de gemeente als de ontwikkelaar hebben baat bij een snelle ontwikkeling. Omdat de ontwikkeling niet conflicteert met de ruimtelijke plannen voor de directe omgeving is gekozen de herontwikkeling ter plaatse van de NSD vooruitlopend op de plannen in de directe omgeving (waaronder de spoorzone) in procedure te brengen.

Herontwikkeling wordt nog steeds voorzien in de vorm zoals die al ruim vijf jaar geleden is opgesteld. In de diverse planfasen van dit bestemmingsplan Hooikade-Zuideinde 2000 is het NSD-terrein eerst opgenomen als een gedetailleerd bestemd woongebied omdat realisatie op korte termijn verzekerd leek en naderhand als bedrijfsdoeleinden met een wijzigingsbevoegdheid naar woongebied. In de laatste vorm is het bestemmingsplan vastgesteld. Door Gedeputeerde Staten is echter goedkeuring onthouden aan de bestemming bedrijfsdoeleinden en de daaraan gekoppelde wijzigingsbevoegdheid. Door onthouding van goedkeuring moet nu een nieuwe procedure doorlopen worden.

Dit ontwikkelingsplan schetst opnieuw het ruimtelijke en functionele kader waarbinnen de gemeente de ontwikkeling plaatst. Het dient als basis voor de “ruimtelijke onderbouwing” die als motivering nodig is voor het verlenen van de vrijstelling ex artikel 19 lid 1 junto lid 4 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening om het bouwplan op het terrein te realiseren. Het ontwikkelingsplan is tevens aangepast aan recente ontwikkelingen op milieugebied.

1.2 Plangebied

Het plangebied ligt in de scheg van spoorbaan en Rijn-Schiekanaal ten zuiden van de Irenetunnel en ten noorden van de Abtswoudseweg. Het ontwikkelingsplan is beperkt tot het NSD-terrein. Tevens wordt een richting gegeven aan een ontwikkeling van het aangrenzende terrein van Haring aan Abtswoude 12. Diverse gesprekken zijn door de ontwikkelaar met de grondeigenaar daarvan gevoerd om ook daar tot een woonontwikkeling te komen. De gemeente is daarbij geen partner, maar staat wel positief ten opzichte van de herstructurering tot woongebied en geeft daarvoor de planologische medewerking. Tot op heden hebben de gesprekken nog niet tot een positief resultaat geleid.



1.3 Huidig planologisch kader

Ter plaatse van de terreinen aan de noordkant van de Abtswoudseweg vigeert het bestemmingsplan Hooikade-Zuideinde dat in 1986 door de Raad is vastgesteld. Ter plaatse van het NSD-terrein is in dat bestemmingsplan de bestemming bedrijfsdoeleinden C3 opgenomen en geldt een bouwhoogte van 8 m.

2. Historische beschrijving

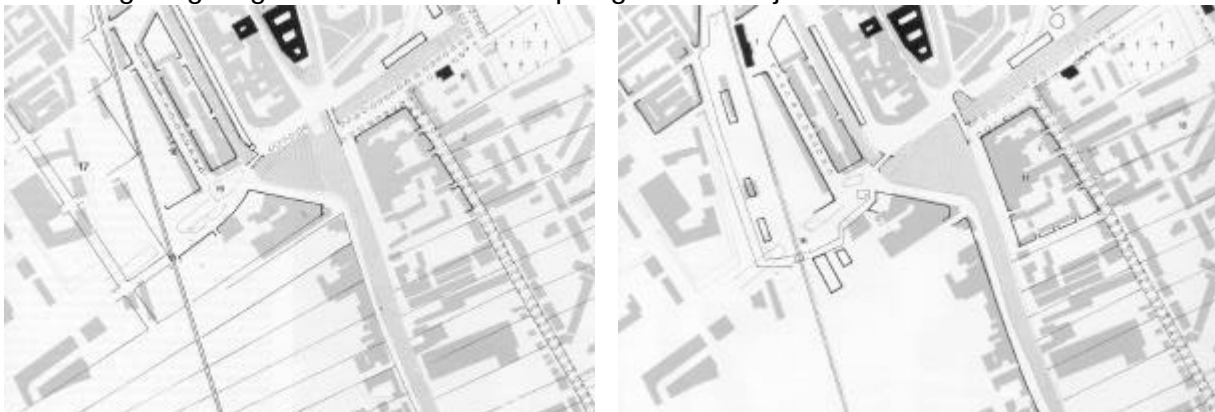
Historisch gezien is bij de ontwikkeling van dit gebied het Rijn-Schiekanaal het belangrijkste gegeven geweest. Waar nu de draaikom in het kanaal ligt, was vroeger de haven van de stad. Aan de overzijde van het kanaal lagen de scheepstimmerwerven, de Scheepmakerij. Het plangebied en de omgeving bestond tot medio 19^e eeuw uit land- en tuinbouwgronden, waarbij de kavels van elkaar gescheiden werden door sloten min of meer haaks op het kanaal. Deze verkaveling is de basis geweest voor het uitwerkingsplan van Roelff Steenhuis enkele jaren geleden.



Fragment stadsdeel uit 1837

Rond 1850 werd de spoorlijn aangelegd, wat leidde tot ontwikkeling van de terreinen ten noorden van het plangebied eind vorige eeuw. Ook ontstond toen meer bebouwing langs het kanaal.

Waar nu de Westlandseweg loopt was het Engelsche Kerkhof. De naam van de ontsluitingsweg langs de westkant van het plangebied verwijst hiernaar.

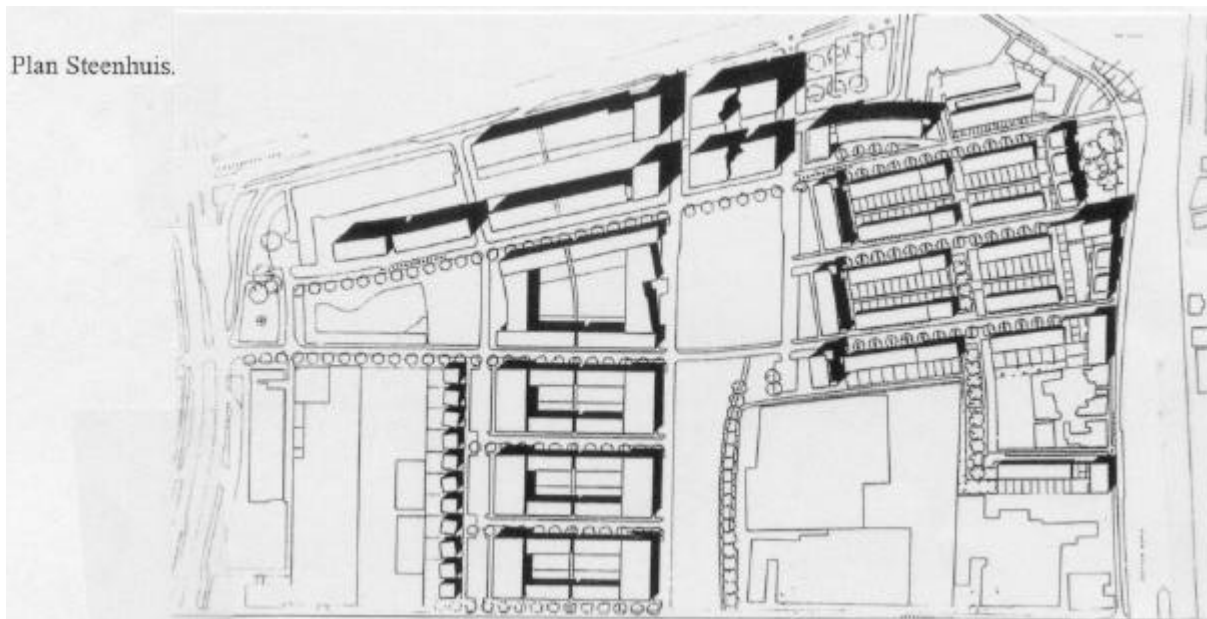


Fragment stadsdeel uit 1892 en 1908.

Begin 20^e eeuw werd het plangebied grotendeels als industriegebied aangewezen. In 1930 werd het kantoorgebouw van de Braatfabriek aan de Hooikade gebouwd. Nu is dit het kantoor van de Sociale Dienst (DMZ).

Grote veranderingen in het gebied werden begin 70-er jaren op gang gebracht, toen het werd aangewezen als zogenaamd ISR III-gebied. Stadsvernieuwingsgelden werden vrij gemaakt voor de uitplaatsing van de Asepta en Braat fabrieken en de vereiste bodemsanering.

Uiteindelijk heeft dit geresulteerd in het woningbouwplan, zoals dat ontworpen is door Roelff Steenhuis in combinatie met projectontwikkelaar HBG-Mabon.



In de Ontwikkelingsvisie uit 1993 is het plangebied en omgeving aangewezen als Ruimtelijk Actiegebied, waarbij uitbreiding van woningbouw, ondergronds spoor en koppeling aan de wijk Voorhof belangrijkste elementen waren. Het plan van Steenhuis is zo gebouwd, dat een spoorvertunnelling buiten de bouwblokken om plaats kan vinden. Vertunnelling van het spoor komt, hoewel het een gecompliceerd proces is, ook langzamerhand in zicht. Voor de bovengrondse herverkaveling is een aanzet gegeven door Joan Busquets. Herontwikkeling van het NSD-terrein was in 1996 voorzien, doch is nu pas aan de orde. Wellicht kan aansluitend of in samenhang met de grootschalige herstructurering van het spooreplacement de gronden van het bedrijf Haring gewijzigd worden.



Overzicht bouwlocaties rond het spoorproject, nota Binnenstedelijke Bouwlocaties, 1997.

3. Ruimtelijke beschrijving

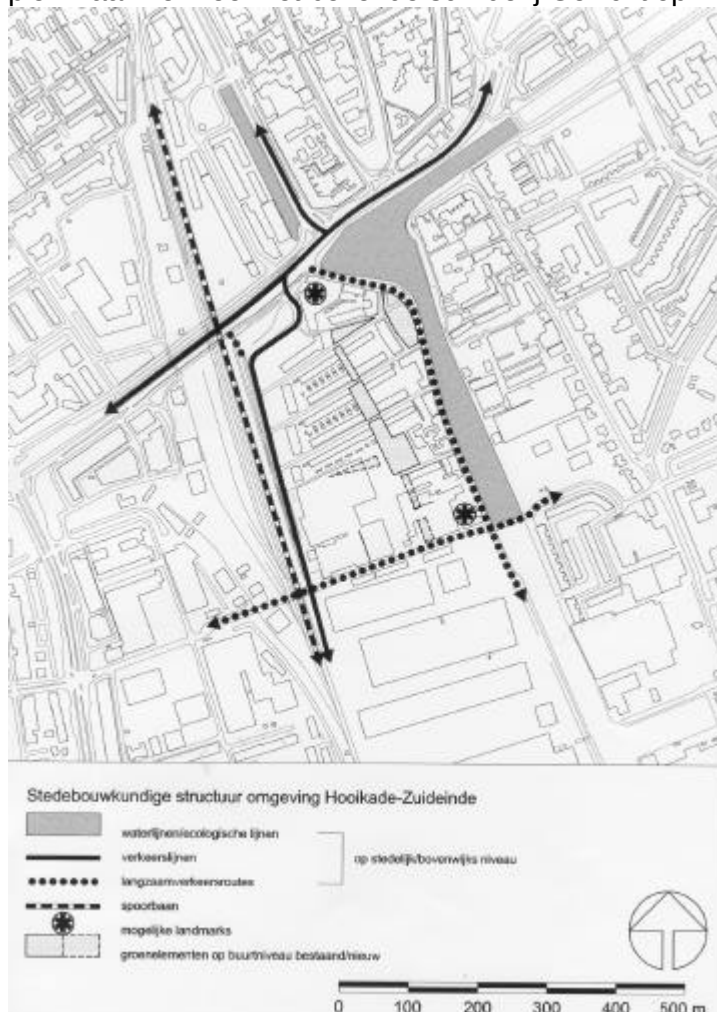
3.1 Morfologie

Zoals hierboven al is vermeld heeft de stedenbouwkundige structuur grote wijzigingen ondergaan in de afgelopen tijd. Belangrijkste elementen daarbij zijn altijd het Rijn-Schiekanaal, een stedelijke hoofdstructuurlijn, geweest en het spoor. Het spoor is nu door de bovengrondse ligging een stedelijke structuurlijn. Als het in de toekomst onder de grond gaat, zal een belangrijke barrière in de stad en tussen het plangebied met haar omgeving en Voorhof geslecht worden. Volgens het plan van Busquets zal het ondergrondse spoor direct langs de gestapelde woningen aan de westzijde van het plangebied gesitueerd worden en zal het spooreplacement plaats maken voor een park en woningen. De stedelijke structuurlijn zal, waar het spoor ondergronds komt te liggen, verdwijnen. De bovengrondse inrichting zal wel verwijzen naar het spoortracé.

De Westlandseweg-Zuidwal, ten noorden van het plangebied, vormt een belangrijke verkeersstructuurlijn op stadsdeelniveau.

Op wijkniveau zijn Engelsestraat en Abtswoudseweg belangrijke verkeersstructuurlijnen. Laatstgenoemde is een belangrijke fietsroute tussen TU-wijk en de na-oorlogse woonwijken. Waar structuurlijnen elkaar kruisen zijn stedenbouwkundige accenten mogelijk (landmarks). De vorm (en hoogte) is afhankelijk van de orde van de structuurlijnen. Zo zal de situatie bij de draaikom, waar Rijn-Schiekanaal, Westersingel, Westlandseweg en Zuidwal elkaar ontmoeten een belangrijker accent vergen dan de kruising Rijn-Schiekanaal en Abtswoudseweg.

Het accent bij het plein Delftzicht is ontworpen door Steenhuis en verwijst naar de historische plek waar Vermeer het bekende schilderij Gezicht op Delft vervaardigde.



De bebouwingsstructuur van de wijk wordt gekenmerkt door een gevarieerde bebouwing in vorm en hoogte. Bijzonder element langs het water is de flat van bijna 30 m hoog aan het plein Delftzicht. Waar vroeger in het noordelijk deel van de wijk bedrijfsbebouwing stond, staan nu in het plan Steenhuis eengezinswoningen binnen een verkavelingspatroon, dat verwijst naar de oude kavels van de tuinbouwgronden. De verkaveling wordt aan de spoorzijde afgerond met gestapelde bebouwing. Aan de noordzijde van de wijk staat een hoger bebouwingsblok, dat weer kan worden opgenomen in een nieuwe blokverkaveling langs de Westlandseweg, als het spoor ondergronds is gelegd. Het zuidelijk deel van de wijk bestaat nog uit bedrijfsbebouwing. Bij herontwikkeling, zal aangesloten worden op de opzet van het plan Steenhuis.

3.2 Verkeer

Het gebied ligt aan de Abtswoudseweg. Deze weg sluit aan op de Engelsestraat, wat de hoofdontsluiting is van het gebied tussen het spoor en de Schie. Ook sluit de Abtswoudseweg aan op de Schieweg, zodat vrachtverkeer en ander autoverkeer een lus kan maken. Fietzers maken natuurlijk gebruik van het Abtswoudsetunneltje en de brug over het water. Deze verbinding is één van de belangrijkste fietsroutes tussen Delft-zuidwest en de TU-wijk. Via de Abtswoudseweg is ook aansluiting mogelijk op het vrijliggende fietspad langs de Engelsestraat die de verbinding met het station vormt. Via het Zuideinde en Hooikade kan de binnenstad goed bereikt worden.

3.3 Openbare ruimte

Openbare ruimte is in het plangebied nu niet aanwezig. Wel is ze langs de randen natuurlijke aanwezig. Langs de zuidkant ligt de Abtswoudseweg, die nu een profiel heeft met een vrijliggend fietspad en een stoep langs de zuidkant. De noordzijde is geheel gereserveerd voor rijweg en parkeren. Langs de westkant loopt de Engelsestraat, de ontsluitingsweg van het gebied tussen het spoor en de Schie. Ter hoogte van het plangebied ligt langs het spoor een vrijliggend fietspad. Aan de noordkant en deels ook aan de oost- en zuidkant wordt het gebied begrensd door respectievelijk een achterpad van de woningen aan de Conradlaan en door bedrijfsterreinen. In de noordoosthoek grenst het aan de centrale as van het woongebied Hooikade-Zuideinde, welke hier tijdelijk is ingericht met een groenstrook met bomen. Het centrale pad loopt op ruim 20 m van de terreingrens van de NSD langs deze groenstrook.

4.1 Bouwvolume en rooilijnen

Overeenkomstig de ontwikkelingsvisie kunnen de bedrijfsterreinen in het plangebied worden gewijzigd ten behoeve van wonen. In het plan zijn hiervoor een drietal wijzigingsgebieden aangewezen. Terrein I betreft de eigendommen van Haring en Hatek op de hoek Abtswoudseweg en Engelsestraat. Terrein II betreft de andere hoek van de Abtswoudseweg aan de zijde van de Schie. En terrein III is het tussenliggende gebied van de Nederlandse Speciaal Drukkerij.

Handwritten notes in the bottom left corner:

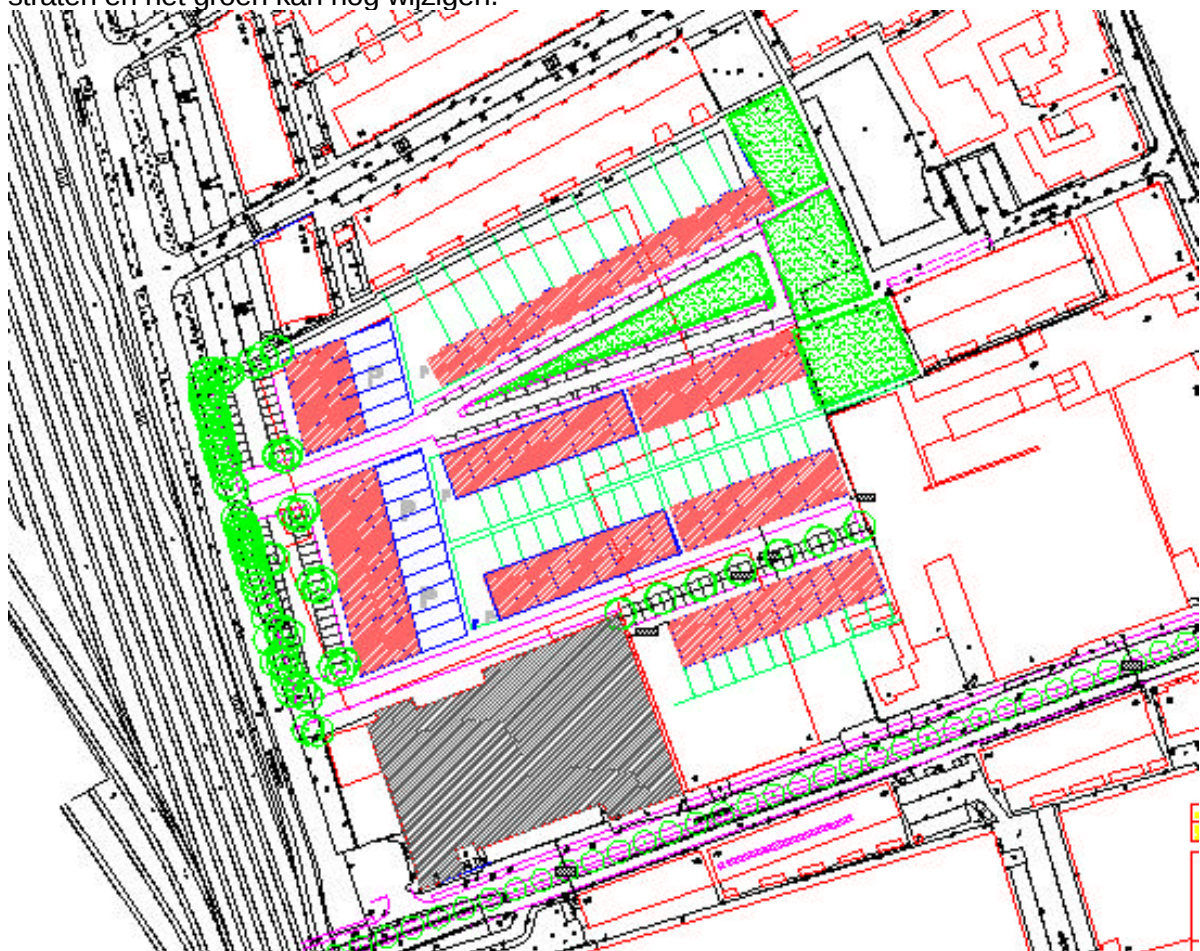
- HARING
- HARING-terrein

Ook de terreinen van Haring en het voormalige Hatek komen in aanmerking voor een wijziging. Voor een goede afronding van het NSD-terrein was het zelfs nodig, dat Hatek naar een andere locatie zou gaan, omdat rond dat terrein een "hindercirkel" lag, die beperkingen gaf voor de bouw van het nabij geplande gestapelde blok op het NSD-terrein. Niet alleen voor de afronding van dat blok maar ook voor de geluidwering voor de achterliggende eengezinswoningen was de verplaatsing van Hatek noodzakelijk. Op het terrein van Haring (en Hatek) kunnen in aansluiting op de verkaveling op het NSD-terrein 30 gestapelde woningen langs het spoor worden gebouwd en 14 à 16 eengezinswoningen. Ook hier zullen op eigen erf parkeervoorzieningen nodig zijn om te voldoen aan de parkeernorm. (uit de toelichting van bestemmingsplan Hooikade-Zuideinde 2000)

Het huidige ontwikkelingsplan voorziet in vrijwel een identiek plan. Op enkele punten wordt echter afgeweken. Eerder is al gemeld dat het plan moet voorzien in waterberging. Hiervoor wordt ook het groen uitgebreid zodat een viertal woningen vervallen die in het verlengde van de bestaande woningen aan de Hillenlaan waren geprojecteerd.

Een tweede aanpassing betreft vooral de blokken aan de zijde van het spoor. Hier wordt voorzien in een entree aan de zijde van het spoor en aan de oostkant, achter de blokken dus, een gebouwde parkeervoorziening voor de appartementen. Deze aanpassing sluit beter aan bij mogelijke wijzigingen als gevolg van de spoorvertunnelling. De parkeeroplossing is vereist om aan de norm te kunnen voldoen. De bouwhoogte van deze blokken wordt iets vergroot door zogenaamde penthouses toe te voegen. Bezonningsdiagrammen hebben aangetoond dat een dergelijke bouwwijze verwaarloosbare invloed heeft op de bezonning van de bestaande woningen aan de zuidwestkant van de Conradlaan.

De bebouwing langs de Abtswoudseweg wordt zolang de huidige bedrijfsvoering van Haring blijft gehandhaafd, niet gemaakt. Het blok oost-noordoost van Haring wordt op 5,7 m of 11,4 afstand gebouwd. De afstand van 11,4 m past bij het beleid zoals opgenomen in de nota "Bedrijven in bestemmingsplannen", die op 6 januari 2003 in procedure is gegaan. De hierna weergegeven verkavelingstekening geeft het daarbijhorende beeld. De inrichting van de straten en het groen kan nog wijzigen.



4.2 Bestemming

Op dit moment wordt geen bestemmingsplan voor de nieuwbouw gemaakt. Wellicht kan in het bestemmingsplan voor de aangrenzende spoorzone dat in de tweede helft van dit jaar waarschijnlijk in procedure wordt gebracht, ook dit gebied worden meegenomen. Daarbij zal dan zoveel mogelijk een gelijke wijze van bestemmen worden gehanteerd als in het aansluitende gebied en zal worden aangesloten bij de op dat moment meest recente bestemmingsplanvoorschriften.

4.3 Milieu

Bodem.

Ter plaatse zijn bodemonderzoeken uitgevoerd. Uit deze onderzoeken is gebleken dat op de locatie bodemverontreiniging aanwezig is. De bodemverontreiniging wordt voorafgaand aan de herontwikkeling van de locatie gesaneerd volgens een saneringsplan dat in overleg met gemeente is opgesteld. Het saneringsplan moet worden goedgekeurd door de provincie alvorens de sanering kan plaatsvinden.

Bedrijven.

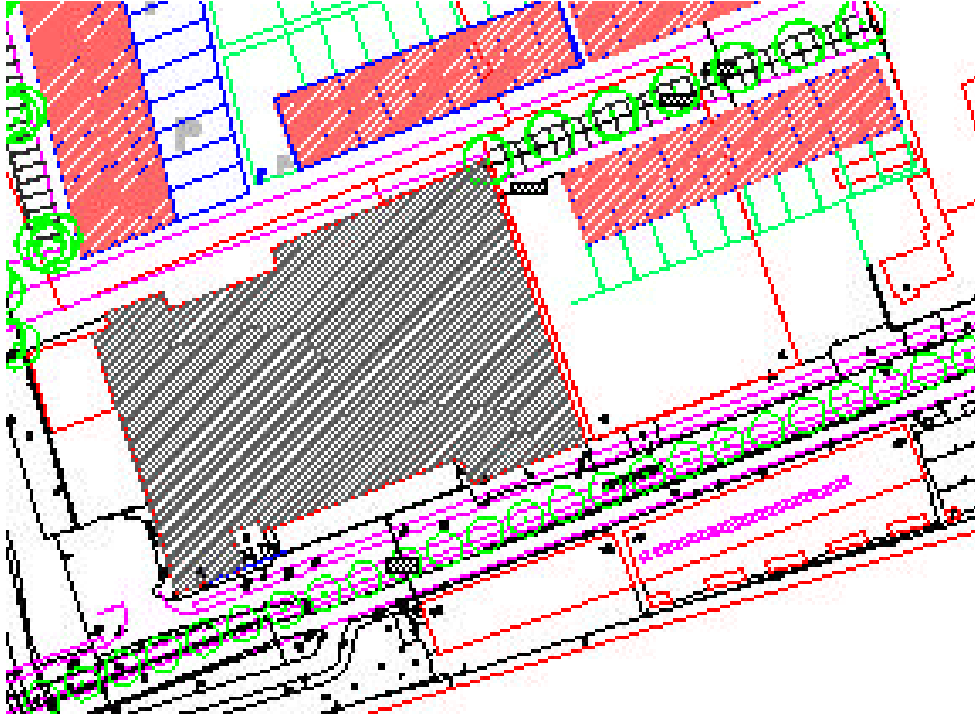
Aan de zuidzijde van het plangebied zijn enkele bedrijven gevestigd. Bedrijfsactiviteiten zijn aan te merken als milieubelastende activiteiten. Wonen is aan te merken als een milieugevoelige activiteit. Deze bestemmingen mogen elkaar niet onevenredig hinderen. In ruimtelijke plannen moeten dusdanige waarborgen worden opgenomen dat onevenredige hinder wordt voorkomen. In het in 2001 vastgestelde bestemmingsplan Hooikade Zuideinde waren die waarborgen onvoldoende.

Op 6 januari 2003 hebben burgemeester en wethouders de concept-beleidsnota "Bedrijven en Bestemmingsplannen" vrijgegeven voor inspraak en overleg. Die nota is in overleg met Inspectie VROM en de provincie tot stand gekomen. De nota biedt een motivering en normering voor de afstanden die in het bestaande stedelijke situatie in acht dienen te worden genomen tussen milieugevoelige (woningen) en milieubelastende (bedrijven) activiteiten. In de nota wordt gewerkt met type plangebieden (bijvoorbeeld: binnenstad, gemengde woonwijken 1 en rustige woonwijken 2, buitengebied, bedrijventerreinen). Per type plangebied wordt aangegeven welke afstanden tussen milieugevoelige en milieu belastende activiteiten in acht moeten worden genomen en welke voorwaarden daarbij van toepassing zijn.

Volgens de bij de nota behorende Lijst van Bedrijfstypen is het bedrijf van Haring aan te merken als een "groothandel in ijzer- en metaalwaren en verwarmingsinstallaties". Blijkens die lijst is dat een zogenoemd categorie 3.1 bedrijf. Woningbouw is toegestaan op een afstand van 10 meter van dat bedrijf onder voorwaarde dat degene die baat heeft bij vestiging (in casu de projectontwikkelaar) aan kan tonen dat de bedrijfsvoering naar aard en invloed op de omgeving vergelijkbaar wordt met een categorie 2 bedrijf. Dit betekent dat de milieuhinder van Haring middels maatregelen beperkt moet worden tot maximaal 30 meter op de aspecten: geur, stof en geluid. Het ontwikkelingsplan maakt woningbouw mogelijk onder voorwaarde dat de aanvrager met onderzoekgegevens aantoont dat maatregelen de mogelijk en uitvoerbaar zijn om de bedrijfsuitvoering van Haring zodanig aan te passen dat deze vergelijkbaar is met de bedrijfsactiviteit van een categorie 2 bedrijf. Alleen in die situatie zal de woningbouw geen beperkingen met zich meebrengen voor de bedrijfsuitvoering van Haring.

Uit het onderzoek is naar voren gekomen dat een aangepast ontwikkelingsplan waarbij woningen niet langs de Abtswoudseweg mogelijk worden gemaakt (en daardoor geen geluidsoverlast op de gevels van woningen wordt veroorzaakt door aan- en afrijden en laden en lossen van bestemmingsverkeer van Haring) en waarbij tevens wordt gewerkt met gesloten noord- en oostgevel van Haring, woningbouw op een afstand van 10 meter van Haring geen beperkingen oplevert voor de interne en externe bedrijfsuitvoering.

De woningen ten noorden van de straat staan daarom gepland op circa 10 m afstand. Ten opzichte van de oostgevel, die ook gesloten is wordt ook afstand gehouden. Het betreft hier een kopse en ook dichte gevel. Er zijn twee bebouwingsmogelijkheden óf de bebouwing wordt iets op 5,7 m opgericht of iets verderaf op circa 11,4 m. Omdat in de recent opgestelde nota "bedrijven in bestemmingsplannen" als minimum afstand 10 m is opgenomen, wordt laatstgenoemde variant nu geëist (zie de blokken op de onderstaande verkavelingstekening)



Geluid.

Indertijd is voor de vaststelling van het bestemmingsplan Hooikade-Zuideinde 2000 bij besluit van 27 april 1999 voor meerdere plekken in het nu aan de orde zijnde plangebied een hogere grenswaarde verleend door GS. Deze hogere grenswaarde was 55 dB(A) bij de desbetreffende woningblokken als gevolg van het geluid van het industrieterrein Schieoevers Noord en Zuid, 51 tot 54 dB(A) voor het wegverkeerslawaai en 73 dB(A) voor het spoorlawaai. Dit verzoek voor een hogere grenswaarde zal bij een artikel 19-procedure voor het nieuwe woningbouwplan herhaald moeten worden, met uitzondering van het verzoek om hogere grenswaarde a.g.v. het industrielawaai, omdat het betreffende woningblok langs de Abtswoudseweg voorlopig niet gebouwd zal worden.

Voor de bebouwingsrand langs het spoor is de hogere grenswaarde van bijzonder belang. Geluidsberekeningen tonen nu aan dat bij een bovengronds spoor in 2015 een extreem hoge geluidbelasting aanwezig kan zijn bij de 1^e-lijns bebouwing, de appartementen. Uitvoering met "dove" gevels is een oplossing. Voor de 2^e-lijns bebouwing is in dat geval ook een hogere grenswaarde nodig, doch de geluidbelasting is hier aanzienlijk lager en ligt al beneden de huidige maximale waarde. Belangrijk gegeven is natuurlijk de vertunneling van het spoor die voor 2010 voorzien wordt. Rond eind maart 2003 valt een principe-besluit welke tunnelvariant als voorkeursvariant aan de minister wordt voorgelegd.

Externe veiligheid.

Bij het onderwerp externe veiligheid gaat het om de kans dat er calamiteiten optreden ten gevolge van ongevallen bij de opslag en het vervoer van gevaarlijke stoffen. In dan wel in de directe omgeving van het plangebied bevinden zich geen risicovolle bedrijven en vinden geen transporten plaats die zodanig risicovol zijn dat sprake is van externe veiligheidseisen. Delft komt niet voor op de daarvoor geldende provinciale atlas. De stand van zaken m.b.t. de vertunneling van het spoor wijzen eveneens op toekomstige externe veiligheidsfactoren overeenkomstig de huidige.

Water.

Tegenwoordig moet elke herstructurering voorzien in een plan voor de waterberging. In de scheg tussen het spoor en de Schie is behoudens het kanaal geen oppervlaktewater aanwezig. De paar sloten die er ooit waren zijn in het verleden gedempt.

Het verkavelingsplan ter plaatse van de NSD en het recent gerealiseerde woongebied voorzien niet in ruimten voor oppervlaktewater. De toekomstige spoortunnel vormt ook nog eens een barrière om het gebied op een goede wijze te koppelen aan het “polderwater” in Voorhof. Omdat in het gebied ook nog eens een groot hoogteverschil van 0,75 m zit, is gezocht naar alternatieve bergingsmethoden. Daarom is nu voor een waterberging gekozen in de vorm van bergingsruimte onder de straten, het zogenaamde Aquaflow-systeem. Het water dat daarin wordt opgevangen, wordt vertraagd afgevoerd naar het Rijn-Schiekanaal. Als bergingsruimte kunnen ook (de ruimten onder) de groengebieden in het plan worden benut. Zij worden zo aangelegd dat ze ten tijde van overvloedige regenval water kunnen bergen.

4.4 Verkeer

In het gebied is een verkaveling voorzien die aansluit bij het plan Steenhuis. Verkeerskundig gezien heeft het geen noemenswaardige invloed op het gemeentelijke beleid hieromtrent. De Hillenlaan wordt ruimtelijk verlengd tot aan de Engelsestraat, de wijkontslutingsweg. Fysiek hoeft er geen verbinding te zijn voor auto's tussen Engelsestraat en Zuideinde. Een tweede straat is gepland direct ten noorden van het terrein van Haring. Ook die straat sluit aan op de Engelsestraat, maar loopt aan de oostkant nog dood op te handhaven bedrijfsbebouwing. Parkeren voor de woningen wordt deels (voor de ééngezinswoningen) op straat gesitueerd en deels (voor de appartementen) in een gebouwde voorziening. Als ook het gebied van Haring en Ninaber wordt ontwikkeld is voor iedere woning 1,5 parkeerplaats beschikbaar. Tot die tijd zijn de voorzieningen nog ruimer in getal, namelijk circa 1,8 parkeerplaats per woning.

4.5 Openbare ruimte

De verkaveling wordt gekenmerkt door de structuur zoals die al in het plan van Steenhuis is aangelegd. Deze structuur verwijst naar de historische kavelrichtingen. De Conradlaan en de Abtswoudseweg staan onder een hoek met elkaar. Gekozen is deze hoekverdraaiing op te lossen in de noordrand van het terrein ter plaatse van de “verlengde Hillenlaan”. Daar wordt een groene driehoek gemaakt, die omgeven wordt door voorgevels. Zodoende wordt voor iedere woning zowel hier als in het aangrenzende gebied een openbare én een privé-zijde gemaakt. Verder wordt de groene as die centraal in het bestaande woongebied ligt naar het zuiden doorgetrokken. Al deze groene ruimten worden zo ingericht dat ze ook eventueel een functie kunnen vervullen als waterberging.

Parkeren langs de spoorbaan wordt op een gelijke wijze als elders opgelost met een ventweg met haaksparkeren en een groene afscheiding met berken langs de Engelsestraat. Langs de Abtswoudseweg zal in afwachting van een algehele herinrichting de ruimte ter hoogte van het bouwplan zonodig provisorisch worden ingericht met enkele parkeerplaatsen. De woonstraten en het groen worden verder ingericht op een wijze die overeenkomt met het bestaande woongebied ten noorden van dit terrein. Daarbij zal materiaalgebruik en beplanting zoveel mogelijk hetzelfde zijn.

4.6 Bouwen

Duurzaam bouwen.

Nieuwbouwprojecten binnen Delft bieden de mogelijkheden om bij te dragen aan de nationale en Delftse doelstellingen op dit gebied. Voor energie ligt de ambitie (conform de menukaart) op: een verscherping van de EPC tov nationaal van 20% door toepassing alle vast en kostenneutrale maatregelen van het Nationaal pakket duurzaam bouwen en 50% van de variabele maatregelen, eventueel gecombineerd met andere duurzame energie opties (incl passieve zonne-energie). Dit gebied komt in principe in aanmerking voor aansluiting op de restwarmtelevering DSM Gist zoals deze onderzocht wordt. Indien hiertoe

besloten wordt vervalt de hierna genoemde voorwaarde tot de inachtneming van aansluitvoorwaarden van Eneco.

Voor medefinanciering van maatregelen wordt zowel gebruik gemaakt van Nationale programma's als het Delftse Energiefonds.

Verder dienen de woningen te voldoen aan de verordening duurzaam bouwen zoals deze sinds 1 januari 2000 geldt. Niet woningfuncties binnen dezelfde bouwopgave dienen aan dezelfde maatregelen te voldoen.

Voorzieningen moeten worden ontwikkeld c.q. gerealiseerd met inachtneming van de aansluitvoorwaarden van het energiebedrijf Eneco en Casema.

Daarnaast moet bij woningbouw voldaan worden aan richtlijnen zoals omschreven in "Algemene Planinformatie ten behoeve van woningbouw te Delft, 2001". Hierin staan onder andere naast parkeerrichtlijnen en toetsingscriteria voor groen, ook richtlijnen voor Duurzaam bouwen, aanpasbaar bouwen en containers voor huishoudelijk afval.

5. Financiële uitvoerbaarheid

De ontwikkeling van het gebied is een particuliere ontwikkeling. Gronden die een openbare functie krijgen, zullen op kosten van deze particulier worden ingericht.

Met betrekking tot eventuele planschadeclaims zal aanvrager aan moeten tonen welke de mogelijke claims zullen zijn en hoe aanvrager denkt te kunnen voorzien in de planschadeclaims. Conform de in december 2002 vastgestelde raadsnota's

Exploitatieverordening, Planschadeverordening en Evaluatie WRO wordt op deze wijze het financiële risico bij de aanvrager neergelegd

6. Samenvatting van ontwikkelingsvoorwaarden

Ruimtelijk

- De verkavelingswijze sluit grotendeels aan op hetgeen in het bestemmingsplan Hooikade-Zuideinde 2000 al is verwoord; de bouwblokken moeten volgens de in deze nota gegeven kaders worden opgericht.
- De westrand van het te ontwikkelen gebied wordt anders ingericht dan het bestaande ten noorden gelegen gebied, zodat enerzijds beter kan worden aangesloten op de voorziene wijzigingen in de spoorzone en anderzijds een goede en duurzame parkeeroplossing wordt gemaakt.
- De bouwhoogte van de blokken is iets gewijzigd ten opzichte van hetgeen in de toelichting van het bestemmingsplan Hooikade-Zuideinde 2000 is opgenomen, langs de spoorkant worden penthouses mogelijk gemaakt zodat de maximum nokhoogte circa 20 m bedraagt.
- De groene middenas van het bestaande woongebied wordt verlengd tot aan de nog te handhaven bedrijfsbebouwing op Abtswoude 4.
- De groene elementen bij de as en het verlengde van de Hillenlaan worden evenals de straten benut als waterberging.
- Zolang de bedrijfsvoering van Haring niet verandert, wordt aan de Abtswoudseweg geen bebouwing opgericht en wordt aan noord- en oostzijde van de bedrijfsbebouwing tenminste circa 10 m vrijgelaten zodat de bedrijfsvoering van Haring niet beperkt wordt.

Verkeer en openbare ruimte

- Ontsluiting van de nieuwe bebouwing en bijbehorende parkeervoorziening geschiedt in hoofdzaak via de Engelsestraat. Parkeerplaatsen voor de nieuw toe te voegen woningen en andere functies worden op een wijze die overeenkomt met het aangrenzende gebied gesitueerd. Daarbij worden voor de appartementen gebouwde voorzieningen aangelegd.
- De parkeernorm bedraagt: 1,5 parkeerplaats per woning.
- De inrichting van de openbare ruimte wordt zoveel mogelijk afgestemd op het bestaande aangrenzende woongebied.

Milieu

- De toekomstige inrichting van het gebied moet voldoen aan de voor dit plan relevante milieuwetgeving voor geluid, bodem en water. Aanvrager dient voorts aan te tonen dat maatregelen mogelijk en uitvoerbaar zijn waarbij de de bedrijfsvoering van Haring qua aard en invloed op de Omggeving vergelijkbaar wordt met een categorie 2 bedrijf, conform de voorwaarden als verwoord in de concept nota “Bedrijven en Bestemmingsplannen”.
- Slopen, renoveren en bouwen moet volgens de principes van Duurzaam Bouwen (Dubo) gebeuren. Daarbij wordt voor de woningbouw uitgegaan van de Delftse duurzaam bouwenlijst, waarin naast een verplicht basisniveau, tenminste 30% uit keuzekolom A en 10% uit keuzekolom B dienen te worden toegepast. Voor renovatie is het aan te bevelen het “Nationaal pakket beheer” als richtlijn voor het duurzaam renoveren te laten dienen. Bij bebouwing en inrichting van de (openbare) ruimte moet zoveel mogelijk duurzame materialen worden gebruikt, ook deze maatregelen staan beschreven in de Delftse duurzaam bouwenlijst. De aanvrager dient tegelijkertijd met de bouwvergunning een duurzaam bouwen vergunning aan te vragen.
- Energiebesparing moet worden nagestreefd door de nationale EPC 20% te verscherpen.
- In principe kan het gebied in de toekomst in aanmerking komen voor aansluiting op de restwarmtelevering van de DSM.

Bouwen

- De voorzieningen dienen te worden ontwikkeld c.q. gerealiseerd met inachtneming van de aansluit-) voorwaarden van het energiebedrijf Eneco en Casema.
- Bij woningbouw moet voldaan worden aan richtlijnen zoals omschreven in “Algemene Planinformatie ten behoeve van woningbouw te Delft, 2001”.

7. Planning en procedure

Omdat het voornemen tot bebouwing van het NSD-terrein al meerdere jaren bekend is en ook al is vastgelegd in het door de Raad in maart 2001 vastgestelde bestemmingsplan Hooikade-Zuideinde 2000 wordt een aangepaste procedure voorgesteld.

ontwikkelingsplan

- | | |
|---|-------------------|
| - ter inzage legging in het kader van de inspraakverordening
(met een inspraakbijeenkomst tijdens deze periode) | 24 nov t/m 22 dec |
| - behandeling in de duurzaamheid | 18 feb 2003 |
| - vaststelling ontwikkelingsplan door de Raad | 27 feb 2003 |

bouwaanvraag

- | | |
|---|----------------|
| - ter visie legging bouwplan (plus ontwikkelingsplan, geen inspraak
meer op de ruimtelijke onderbouwing) | na 27 feb 2003 |
| - start bouw | sept.2003 |